Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon
Torgeir Flo, 55 57 21 46
Jan Vidar Voster 55 57 20 34
Magnus Johan Steinsvåg 55 57 23 25
Laila Pedersen Kaland 55 57 23 73

Vår dato
23.01.2017
Dykkar dato
23.11.2016

Vår referanse
2015/6942 421.4
Dykkar referanse

Statens Vegvesen, Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

E39 - Stord - Os - offentleg ettersyn av statleg kommunedelplan

Vi viser til brev av 23.11.16 frå Statens vegvesen om statleg kommunedelplan (KDP) m/konsekvensutgreiing (KU) for E39 Stord – Os som er lagt ut til offentleg ettersyn.

Kommunal - og moderniseringsdepartementet har som statleg arealmyndigheit slutta seg til at Statens vegvesen sitt framlegg til statleg kommunedelplan m/konsekvensutgreiing for E39 Stord - Os kan leggjast ut til offentleg ettersyn og sendast på høyring.

Kommunedelplanen omtalar kva vegliner og bruløysingar som har vore vurdert og kva løysing Statens vegvesen tilrår for strekninga.

Statens vegvesen si vurdering

Etter vurdering av kostnader og konsekvenser, tilrår Statens vegvesen utbygging av alternativ B for E39 Stord - Os, Ådland - Svegatjørn med tunnelløysing på Os (vestre linje), Ei full utbygging med K7; endeforankra flytebru over Bjørnafjorden, er kostnadsrekna til 43 mrd. kr. Med K8 sideforankra flytebru er kostnadstalet ca. 40 mrd. kr.

Dagens E39 går langs austsida av Stord-øya til Sandvikvåg. Derifrå med ferje til Halhjem i Os og veg vidare til Svegatjørn. Planlagd E39 er lagt i ein eigen trase på Stord slik at dagens veg vert lokalveg. Alle alternativa har same trase nordover til Førland /Agdestein. Frå Ådland på Stord til Gjøvåg på Tysnes tilrår SVV alternativ B, med ei midtre kryssing av Langenuen mellom Raunholm og Nese. SVV tilrår dette alternativet sidan B, jf. dei prissette konsekvensane, har dei lågaste investeringskostnadane og best netto nytte.

Når det gjeld dei ikkje prissette konsekvensane, råkar alle alternativ i større eller mindre grad naturmangfald, friluftsliv, kulturmiljø og landskap, spesielt på Tysnes der det er lite utbygd frå før.

Statens vegvesen tilrår at det vert opparbeidd kryss på Førland, Mehammar, Drange, Gjøvåg, Moberg (sørvende rampar) og Svegatjørn dersom ein vel å bygga heile strekninga Ådland – Svegatjørn.

Fylkesmannen si vurdering av planen

Innleiingsvis meiner vi Statens vegvesen har lagt fram eit omfattande saksgrunnlag, mellom anna med ein omfattande verdikartlegging av naturmangfald. Vi er mindre nøgd med korleis ein har prøvd å visualisera dei omfattande landskapsinngrepa ein firefelts motorveg vil føra til i dei sårbare kystområda.

Naturmangfald

Internasjonalt forvaltaransvar

Totalt er det registrert 105 naturtypelokalitetar innanfor planområdet, og 76 av desse er heilt nye og vart funne under utgreiingsarbeidet til konsekvensutgreiinga. Både på Stord og i Os er det registrert viktige naturførekomstar, men området Reksteren-Nese på Tysnes er i ei særstilling. Området har ein sjeldan høg konsentrasjon av boreonemoral regnskog i tillegg til andre svært viktige naturførekomstar som er ein del av eit større samanhengande skogområde.

Regnskogstypen er saman med rik sumpskog under utgreiing for utvald naturtype etter naturmangfaldlova kapitel VI. Naturtypen kjem i tillegg inn under temperert kystfuruskog som er vurdert til *sterkt trua* i den nasjonale raudlista for naturtypar (Artsdatabanken 2010). Området Reksteren-Nese utgjer kjerneområdet for naturtypen i Norge og verda. Vidare finn vi også kystmyr og sumpskogar som begge er trua naturtypar. Dei intakte kystmyrane har blitt danna over 10 000 år og er nok berre blitt påverka av beiting tidlegare. Vi har eit internasjonalt forvaltaransvar for kystmyr og boreonemoral regnskog.

I 2015 vart det dokument førekomst av augestikkaren stor torvlibelle ved Buavågtjørna sør for Bårdsundet. Arten er freda mot skade og øydelegging. Det må derfor takast omsyn til dette slik at ikkje førekomsten vert øydelagt. Miljødirektoratet er forvaltingsmyndigheit etter forskrift om freding av trua artar.

Val av trase

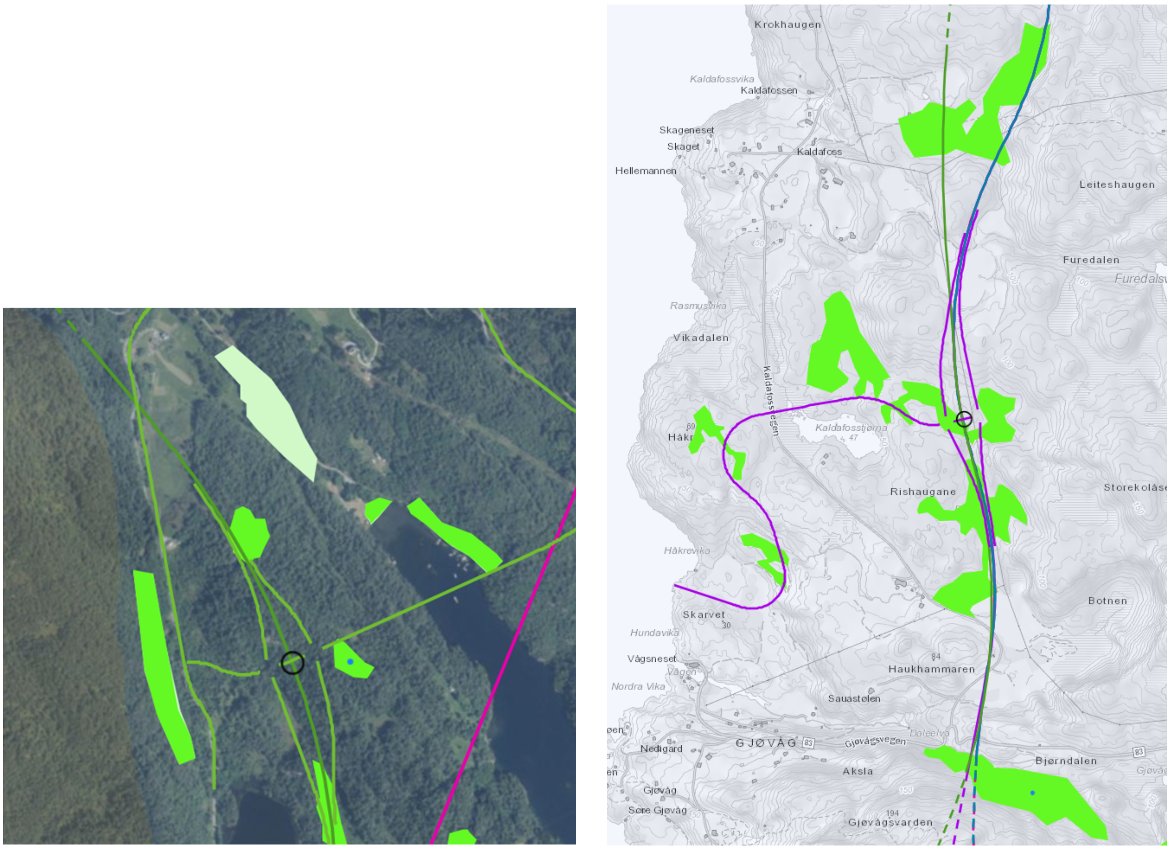
Vi erkjenner at når vi vurderer konsekvensar av ein fire-felts motorveg gjennom nabolag og nære sentrumsområde i Tysnes, vil temaet nærmiljø vektast særleg tungt. Vi ser derfor at ein justert variant av alternativ B er det mest realistiske alternativet, men dette avheng likevel av at vidare planarbeid klarar å redusere konsekvensane for naturmangfaldet.

Lineføring og konsekvensar

Heile 40 viktige naturtypar på land vert råka av alternativ B slik dette er presentert i høyringsframlegget. Det er særleg førekomstar av regnskog, sumpskog og kystmyrar som er sårbare for inngrep.

Ti av naturtypane som vert råka er trua regnskogar, tolv er kystmyrar og to sumpskogar. Regnskogane er unike ved at dei har særs avgrensa utbreiing internasjonalt. Lokalitetane er som regel svært små, og typisk lokalisert oppunder nordvendte berghamrar. Det gjev liten solinnstråling og sikrar høg luftfukt. Det er berre på slike topografisk avgrensa område at naturtilhøva at dei trua og kravfulle regnskogartane får livsvilkåra sine oppfylt.

Desse lokale miljøtilhøva finn ein ingen andre stader i skoglandskapet. Kjem det inngrep i delar av ein slik regnskogførekomst, kan det lett føre til at heile lokaliteten vert øydelagt fordi ein då punkterer den høge luftfukta som er så kritisk for det særprega artsmangfaldet der.



Skjermdump frå det interaktive kartløysinga viser krysset på Drange (t.v.) og Gjøvåg (t.h.) på Tysnes. Viktige naturtypar i grøn farge og grøn line er B-alternativet. Er det verkeleg gjort det som er mogleg for å unngå *å øydelegge svært viktig naturmangfald?*

Likeins er kystmyrane og sumpskogane særs sårbare for inngrep som kan endra den naturlege vassbalansen i naturførekomstane. Det vert derfor svært viktig at vidare planarbeid vert gjort med klokskap og omsyn, slik at konsekvensane for desse svært viktige naturførekomstane kan leggast til eit minimum jf. naturmangfaldlova § 12 om miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.

Tidlegare i planprosessen vart det gjort ei utsiling av vegalternativ der også naturmangfald var eit viktig grunnlag for at vegalternativ fall bort. Av naturlege og praktiske årsaker har ein i dagens B-alternativ lagt inn tunellar gjennom høgdedrag, men vi kan ikkje sjå at tunellar er forlenga, eller lineføring på vegen justert, for å redusere konsekvensar for naturmangfald. I somme parti av alternativ B, kan det sjå ut som om vegen berre er planlagt ut frå tekniske rammer åleine (eksempelsvis krysset ved Drange på Tysnes). Med andre ord ser vi i liten grad at ein gjennom arbeidet med B-alternativet har lagt vekt på hovudprinsippet som er å «unngå» naturinngrep, der det lar seg gjere (jf. Nasjonal transportplan 2018-2027 og naturmangfald-lova § 12 om miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar). Det er sterkt uheldig.

I konsekvensutgreiinga vert konsekvensane av dagline over Bårdsundet nærast likestilt med konsekvensane av ein senketunell under sundet. Det er ikkje korrekt ettersom ein senketunell som ligg inne som ein variant av B-alternativet, vil ha spart 6 viktige naturtypar derav 3 regnskogslokalitetar, og ikkje minst redusert landskapsinngrepet. Med senketunell, og mindre justeringar av vegline, vil ein kunne ha redusert konsekvensane for viktig naturmangfald

betydeleg. Eksempelsvis kunne ein i tillegg til linejustering, ha berga fleire viktige naturførekomstar ved ein reduksjon i talet på tilkomstvegar til kryssa (Drange og Kaldafoss).

Utan at ein gjer tilpassingar (lineføring, tunelløysingar, kryss) innan B-alternativet, vil konsekvensane på naturmangfald bli massive.

Samla belastning og økologisk kompensasjon
I tillegg til direkte konsekvensar som følgje av arealinngrep, vil ny veg i denne delen av Tysnes føra til eit sterkt utbyggingspress på attverande naturområde, og vi vil på sikt oppleve ei ytterlegare nedbygging og fragmentering av svært viktig natur i området. Utan adekvate avbøtande tiltak vil den samla belastninga på økosystemet og sårbare naturtypar som vi har eit særleg internasjonalt forvaltingsansvar for, vere massive, jf. naturmangfaldlova § 10.

Å ta vare på slike internasjonalt viktige område gjennom plan- og bygningslova åleine, vil kunne gje eit for tilfeldig og svakt vern. Det vil ikkje vera tilstrekkeleg for sikra dette særprega naturmangfaldet på lang sikt.

Områda Reksteren-Nese på Tysnes har særs mange eigedomar og grunneigarar, noko som gjer det vanskeleg å køyre ein ordinær frivillig skogvernprosess. Det vil derfor vera nødvendig å etablere økologiske kompensasjonsområde i form av nye naturreservat etter naturmangfaldlova § 37. Desse bør bestå av fleire område, og ha eit førehaldstal etter kvalitet og areal basert på økologiske kriterium.

Statens vegvesen, Miljødirektoratet og Fylkesmenn i andre fylke er allereie i ferd med å få gode erfaringar med tilsvarande arbeid i samband med utbyggingane E6 Åkersvika i Hamar og Stange kommunar, E18 gjennom Porsgrunn kommune, og ny E16 og Ringeriksbanen i Buskerud. Konseptet Økologiske kompensasjonsområde er også lagt som styrande strategi for miljøomsyn i Nasjonal transportplan 2018-2027 som mellom anna seier at «*Arealer og økologiske funksjoner som går tapt skal sikres tilsvarende arealer og økologiske funksjoner andre steder*». Dette er også med i høyringsforslaget for revidert KU-forskrift gjennom § 15 som mellom anna seier «*Det skal stilles vilkår for å unngå, forebygge, begrense eller om mulig kompensere vesentlige virkninger. Ansvarlig myndighet skal sikre at forslagsstiller gjennomfører vilkårene*». Det er det reviderte EIA-direktivet som legg til grunn for desse endringane i KU-forskrifta.

Det er ny firefelts E39 som er den utløysande årsaka til behovet for vern av desse truga naturtypane. Derfor er det naturleg at etablering av kompensasjonsområda også vert finansiert som eit tiltak gjennom vegprosjektet. Arbeidet med dette må sjåast i nær samanheng med vidare planarbeid, ettersom ein då også må nytta prinsippa «*unngå, avbøte, restaurere og kompensere*» for å redusere konsekvensar for naturmangfaldet (jf. Nasjonal transportplan 2018-2027).

Planområdet (Nese og heile Reksteren) er eit av pilotområda til Miljødirektoratet i den nasjonale gruppa for metodeutvikling av økologisk kompensasjon. Både Fylkesmannen i Hordaland og Vegdirektoratet er representert i gruppa. Arbeidet med økologisk kompensasjon i planområdet vil vera omfattande, og må vera i tråd med rettleiar om økologisk kompensasjon frå Miljødirektoratet. Det må setjast av tilstrekkelege ressursar til dette. Mellom anna må det gjennomførast kartlegging av området med økologisk kompensasjon som føremål.

Det er sentralt at både plankart og føresegnene vert fleksible nok til å gjere endringar for å ivareta viktig naturmangfald på reguleringsplansnivå. Viktige naturførekomstar som ikkje vert rørt som fylgje av inngrepet bør få føremål naturvernområde i reguleringsplan.

Friluftsliv
Med omsyn til friluftsliv er alternativa tilnærma like for friluftsområde på Stord og Fitjar, og lengst i nord frå Liafjelltunnelen til Svegatjørn i Os. Alle vegalternativa treff kvarandre i eitt felles punkt nord på Tysnes, ved Gjøvåg på Reksteren. Nord og sør for dette punktet kan alle alternativa kombinerast. Dei viktigaste regionale friluftsområda i influensområdet på Tysnes er Bårdsundet, Søreidsvika og Flatråkervassdraget.

Søre øyane, Innerøya, Røtinga og Kobbavågen samt sjøområda her er svært viktige regionale friluftsområde i Os kommune. Områda er mykje brukt og er delvis tilrettelagt med stiar og badeplasar. Områda er også mykje brukt til aktivitetar som padling, båtliv og fritidsfiske. Her er det også område utan inngrep i dag, t.d. på Ytterøya, Innerøya og Gulholmane. Fylkesmannen er såleis samd i vurderinga i konsekvensutgreiinga som konkluderer med at alternativ D med ei dagline mellom Røtinga og Halhjem vil ha særs negative konsekvensar for friluftslivet. Ei slik løysing vil m.a. råka det statleg sikra friområdet Kalneset. Vi tilrår difor at det ikkje vert arbeidd vidare med dette alternativet. Vi viser også til konsekvensutgreiinga side 91-92 der det vert konkludert med at ei løysing med tunell kjem best ut for alle ikkje-prissette tema. Alternativet for ilandføring har ei løysing med tunell under Søre Øyane og til Moberg. Det er desse alternativa som vert tilrådd av SVV. Frå eit friluftsperspektiv er det langt å føretrekkja framfor alternativ D. Ein må likevel jobba vidare med ivaretaking av friluftsverdiane i det vidare planarbeidet gjennom planlegging av avbøtande tiltak for å minska ulemper knytt til vegtrafikkstøy og dei meir negative visuelle sidene av vegprosjektet.

Konsekvensutgreiinga konkluderer på side 66-67 med at sjølve brukryssinga har lite å seia for nærmiljø og friluftsliv, men at sjølve ilandføringa av brua har store negative konsekvensar. Hengebru-konsepta K1 og K2 er vurdert å vera mest negative for bruk og attraktivitet, knytt til omfang av inngrep, fyllingar og verknader for friluftsliv ved ilandføring på Røtinga. Vidare heiter det på side 91-92 at alternativ K7, flytebru med endeforankring, er vurdert til å gi minst konsekvensar, men utan at skilnaden er store, vurdert mot (mellom) dei ulike alternativa. Det er spesielt inngrep i Kobbevågen og fylling i sjø på Os-sida som gir negative konsekvensar. Vidare vil vi peika på at val av bru-type for kryssing av Bjørnafjorden ikkje er fastsett i planen. Om det vert hengebru eller flytebru gjev heilt ulike konsekvensar for mellom anna landskap og friluftsliv ved Søre Øyane og på Reksteren. Fylkesmannen følgjer tilrådinga i konsekvensutgreiinga og tilrår, ut frå kunnskapen som ligg føre, alternativ K7 som bruløysing (endeforankra flytebru).

Kryssløysingar
Statens vegvesen har planlagd fleire kryss på strekninga Ådland-Gjøvåg. Fylkesmannen har også merka seg at tal kryss og lokalisering av desse, ikkje er endeleg fastsett for dei ulike alternative traseane. I denne samanheng vil vi minna om at vegkryss i motorvegsamband gjev særs store inngrep og legg beslag på store areal i sårbare småskala kystområde. Vi har særleg merka oss at det i planframlegget (til planen) er sett av to kryss på Stord mellom Ådland og kryssing av Langenuen (alt. B). Vi vil her minna om at det i kommunedelplan for E39 mellom Heiane og Ådland òg er sett av to kryss til ny E39. Vi saknar såleis ei meir heilskapleg

planlegging av kryssløysingane for ny E39 på strekninga frå Heiane i sør til kommunegrensa mot Fitjar i nord, og ser i utgangspunktet ikkje trong for så mange vegkryss.

På Reksteren (ved Gjøvåg) i Tysnes kommune er det sett av kryss til ein eventuell påkopling av arm til framtidig ferjesamband til Austevoll kommune. Ny veg og kryss her vil gje omfattande inngrep i særleg verdifulle naturmiljø. Tysnes kommune vil allereie verta kopla til ny E39 ved kryss lokalisert langt meir sentralt i kommunen (til dømes ved Drange i alt. B). Fylkesmannen meiner kryss ved Gjøvåg difor bør takast ut av planen. Samla konsekvens for naturmangfaldverdiane på Reksteren vert for høg slik planen no ligg føre. Fylkesmannen rår difor til at omfanget av kryss vert vurdert på nytt og dimensjonert på ein måte som gjev minst mogeleg negative verknader på landbruksareal, landskaps- og naturmangfaldverdiar.

<u>Rasteplass på Reksteren</u>
Fylkesmannen kan ikkje sjå at det er behov for rasteplass for dei vegfarande og trafikken, då det er kort avstand til Leirvik, Os og Bergen. Vi viser igjen til at samla konsekvens for naturmangfaldverdiane på Reksteren vert for høg slik planen no ligg føre. Rasteplass med tilkomstveg vil ta for mykje areal, med fare for unødig å øydeleggje naturmangfald og gje ytterlegare negativ verknad for landskapsbiletet.

<u>Samfunnsomsyn</u>
Det går fram av plandokumenta at prosjektet Stord-Os er rekna å ha ein netto nytte tilnærma lik 0 (alt. B har ein NNB på 0,08). Dette til tross for at ein har lagt til grunn ein særs kraftig trafikkauke ved nytt samband (ca. femdobling). Vi ser at Statens vegvesen har samanlikna andre fastsamband i regionen som Sotrabrua og Askøybrua, når det gjeld forventa vekst i trafikken når ferga over Bjørnefjorden vert erstatta med eit fast samband. Denne samanlikninga kan etter vår vurdering vera misvisande, då Tysnes-Os er ein link med eit heilt anna trafikkpotensiale enn Sotra-Bergen, Askøy-Bergen.

På sambandet mellom Sandvikvåg og Halhjem er det i dag ca. 2500 ÅDT. Den stipulerte trafikkveksten vert grunngjeven med at redusert reisetid mellom Stord og Bergen vil utløysa omfattande meirtrafikk (særleg er det nemnd auke i arbeidspendling og næringstrafikk). I dag er likevel hovudparten av trafikken mellom Stord og Bergen fritidstrafikk, som venteleg har lågare tidsverdi. Vi vil vidare peika på at trenden på trafikk over sambandet Halhjem - Sandvikvåg har flata ut og i seinare tid gått ned. Vi meiner prognosane for trafikk bør reviderast. Særleg er vi kritisk til at ein ikkje har rekna effekt av bompengar som vil kunne få stor avvisingseffekt, ikkje minst pga. at eksisterande E39 på store delar av strekninga mellom Stord og Os vil verta eit godt alternativ. Bompengesatsane vil også verta særs høge jf. totalkostnad på om lag 44 mrd. rr kombinert med relativt låge trafikktal.

Konklusjon
Etter å ha vurdert planen er Fylkesmannen samd i at vegalternativ B, står fram som det mest realistiske alternativet. Men vi merkar oss likevel at slik dette alternativet står no, vil heile 40 viktige naturtypar av nasjonal/internasjonal verdi som vi har eit særleg forvaltningsansvar for verta råka. Dette vil gjera prosjektet til truleg det største naturinngrepet i Hordaland i moderne tid. Fylkesmannen meiner difor det er sterkt uheldig at det, sjølv på dette relativt overordna plannivået, ikkje er gjort meir for å prøve å *unngå* inngrep i svært viktige naturførekomstar.

Prosjektet står førebels i sterk kontrast til dei nasjonale måla om å redusera den negative utviklinga på trua artar og naturtypar jf. Meld. St. 14 (2015-2016). Vidare seier effektmålet i prosjektet òg at det valde vegalternativet «*skal gje minst mogleg verknader for naturmangfald*». Fylkesmannen kan ikkje sjå at dette målet er oppfylt, ettersom ein har valt ei planløysing for alternativ B som ser ut til å gje størst konsekvens for svært viktig naturmangfald. Fylkesmannen meiner difor at ein i det vidare planarbeidet må fokusera på få på plass justeringar i veglineføring og betra løysingar for tunellar, inkludert senketunell under Bårdsundet som reduserer naturinngrepa. I tillegg må det vurderast justeringar av kryssa på Drange og Gjøvåg.

Ny veg vil venteleg gje eit nytt, sterkt arealpress på attverande areal utanfor planområdet. Difor må planvedtaket inkludere økologisk kompensasjon som ein del av løysinga for å redusera dei samla konsekvensane. Utan vedtak om økologisk kompensasjon, og tilstrekkelege tilpassingar nemnt ovanfor innan B-alternativet, vil konsekvensane på naturmangfald vere massive.

Avslutningsvis vurderer vi at fyrst etter at ein i plansamanheng har kopla statleg plan for E39 Ådland-Svegatjørn med kommunedelplan for E39 Heiane-Ådland, og vald løysingar knytt til tal kryss og plassering av desse, og i tillegg lagt inn avbøtande tiltak med omsyn til naturmangfald (kring Drange/Reksteren), har ein tilstrekkeleg informasjon til å setja rammer for plan for ny E39 mellom Stord og Os.

I sum vurderer Fylkesmannen at kommunedelplanen, slik han førebels er utforma ikkje gjev eit tilstrekkeleg grunnlag til å detaljregulere endeleg vegsystem. Det bør arbeidast vidare med planen med sikte på å koma fram til ei meir skånsam løysing med utgangspunkt i B-alternativet.

Med helsing

Lars Sponheim

Arve Meidell
seksjonsleiar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi:
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Vegdirektoratet
Samferdselsdepartementet
Miljødirektoratet